

Una fel·liç recalada a Monròvia que pogué acabar en tragèdia

En primer lloc, vull contar-vos quan la Direcció de la Companyia va prendre la decisió d'instalar a bord dels seus vaixells l'equip de radar per ajudar la navegació; ara bé, jo, que sóc una mica murri, tinc la sospita que la seva decisió fou presa per imperatius legals —en entrar en vigor el Conveni Internacional per a la Vida Humana en la Mar, signat a Londres el 10 de juny de 1948 i que l'Estat Espanyol ratificà poc després—.

Si no ho recordo malament, el primer radar que vaig veure instal·lat a bord d'un vaixell, fou en el *Plus Ultra*, l'any 1953, després que va sofrir una gran transformació a les drassanes de «La Unión y Levante» de València, canviant les calderes i la màquina de vapor per un motor Diesel.

Com podeu imaginar, la instal·lació d'aquell màgic aparell fou un gran esdeveniment per al nostre món professional; però sobretot molt especialment per als capitans d'aquella època, ja que per a ells fou un bé de Déu, perquè aquell desitjat i sensacional enginy els lliurava de moltes angúnies i de passar molts mals tràngols, d'haver de navegar en unes condicions tècniques força precàries: quan per desgràcia la temuda boira, la neu i la intensa pluja tancaven els horitzons, es veien obligats a navegar a les palpentes o amb l'ajut dels seus instints naturals assolits a còpia de molts anys d'experiència i de sofriment.

Jo mateix vaig viure de prop, quan era Tercer i Segon Oficial, aquells inoblidables temps; i vaig presenciar en el Pont de Comandament angoixants escenes d'incertesa durant una bruta recalada, quan la visibilitat era nul·la i solament comptàvem amb la sonda d'escandall i una situació d'estima *lleuada*. Les maniobres eren fetes amb molt de rigor, però també exposades a molts errors de càlcul.

Tot això feia que la figura i la grandesa del capità esdevinguessin un mite inqüestionable, ja que totes les nostres mirades es dirigien cap a ell a l'aguait de la seva decisió, que havia de ser l'encertada. I és aquí on rau el mèrit i el gran valor de la seva determinació; a més, si tenim en compte la precarietat de dades amb què comptava. La gosadia, amb uns tocs de prudència, i sobretot la seva gran experiència, representaven per a mi, jove i inexpert pilot, el miracle de poder comprovar la nostra fel·liç arribada a port sense cap novetat.

Per tot això, avui, vull retre públicament homenatge d'admiració i respecte per a tots aquells valents i esforçats capitans que no van tenir la sort de comptar amb els actuals i meravellosos avanços tècnics en el camp de la navegació electrònica, que aporten tanta seguretat a la navegació del nostre temps.

I dit això, explicaré l'anècdota que vaig viure a bord del *Villà de Bilbao*, exercint el càrrec de Primer Oficial d'aquest magnífic vaixell. Parlo de l'any 1962, quan en el mes de juliol el trèiem de les drassanes de «La Unión Naval de Levante» de València, flamant i novíssim. Immediatament fou desti-

nat per la Companyia a cobrir la línia Llevant-Guinea Equatorial-Cantàbric.

El seu capità, un basc de Portugalete, gran professional i amb una gran experiència en el món de la mar, va tenir el detall d'escollir-me per ocupar el càrrec de Primer Oficial. Jo sempre li ho agrairé, i em vaig esforçar en gran manera per aconseguir el que se m'encomanava a bord a la seva plena satisfacció, ja que en aquell temps de molta competència i poques places, l'elecció per part de tan prestigiós capità significava una gran satisfacció i un honor.

Ara bé, també s'ha de dir que aquell capità tenia un caràcter tremendament difícil; vaig patir molt amb ell. Però també cal reconèixer que vaig aprendre molt de la seva experiència i dels seus innegables coneixements professionals.

Com podeu imaginar, el vaixell va sortir equipat amb tots els avanços tècnics electrònics que el Conveni Internacional de Seguretat de la Vida Humana en la Mar exigia.

Ens van instal·lar un radar (Decca) sorprenent per als nostres il·lusionats i joves ulls, però com sempre, i per desgràcia, acabem per trobar en totes les coses el «si no fos»: vam observar que el pannel de comandament de l'invent anava tancat i barrat. La clau era en poder del nostre admirat i respectat capità, que per suposat se la va fer seva i des del primer moment no va permetre que ningú usés o manipulés el radar sense el seu permís, i encara en la seva presència. Aquesta decisió, malauradament, la van prendre la majoria de capitans d'aquella època. L'aparició d'aquell màgic artífici els trastocà de tal manera que no van arribar a pensar en les greus conseqüències que podien ocórrer amb unes normes tan intransigents i fora de lloc.

I és així com vam iniciar el primer viatge a Guinea Equatorial; és a dir, sota les normes dictades pel capità —taxatives i incommovibles—: el radar, el faria servir ell, i quan la necessitat fos molt peremptòria. L'oficial tenia l'obligació d'avisar-lo i esperar la seva presència per engegar l'aparell i manipular-lo.

El primer viatge s'inicià des de Barcelona amb escales a València, Alacant, Cadis, Las Palmas, Tenerife, Monròvia i Santa Isabel de Fernando Poo. El viatge transcorregué sobre l'itinerari previst per la Companyia. La navegació de Tenerife a Monròvia, si no ho recordo malament, s'efectuava per navegació astronòmica seguint la derrota marcada, que consistia en diversos canvis de rumb, prèviament situats en les cartes de navegació, i que eren els següents: Tenerife-Cap Blanc, Cap Blanc-Cap Verd, Cap Verd-Illes Bisagos, Illes Bisagos-boia Santa Anna, i Santa Anna-Cap Mesurado (Monròvia). Vam seguir tal i com estava traçada la derrota fins arribar al canvi de rumb en la boia Santa Anna (Sierra Leone), que per cert va coincidir amb la situació del migdia veritable, quan es calcula la latitud per alçada meridiana del sol i recta d'alçada del sol del matí traslladada al migdia veri-

table. Vam tenir un bon horitzó en el moment de l'observació i els tres oficials vam coincidir perfectament en el càlcul.

Un cop situats, el capità donà el rumb definitiu per anar a la recerca de Cap Mesurado (Monròvia).

Cal que adverteixi que des de feia uns quants dies, concretament des de les Illes Bisagos, la sonda acústica va deixar de funcionar per avaria tècnica. Avaria força preocupant, ja que la sonda és una dada força important, navegant sobretot en aquella zona, on els corrents són intensos i les línies isobàtiques de sonda ajuden en gran manera a conèixer la distància de la costa.

En aquestes condicions vam iniciar l'última singladura per arribar a Monròvia. Jo mateix, com a Primer Oficial, muntava la guàrdia de matinada.

A les 04 h, em van avisar per fer la guàrdia, que aquesta vegada coincidiria amb la recalada a port, prevista per a les set del matí. Vaig arribar al pont i el segon oficial em lliurà la guàrdia com és costum en la Marina Mercant: ...rumb de timoner, situació estimada marcada en la carta... També em comunicà que no hi havia un horitzó gaire bo degut a la feble pluja, i que per aquesta raó no ha pogut observar amb el sextant cap estel per obtenir una bona situació... Jo mateix comprovo la situació a la carta i dono per rebut el lliurament de la guàrdia.

Una vegada sol en la derrota i comprovades la situació i l'hora prevista d'arribada, verifico una vegada més el rumb que porta el timoner i, com sempre tenia per costum, surto

a l'aleró de babord (costat de terra) per observar l'horitzó i comprovar el grau de visibilitat que tenia en aquell moment.

La nit era obscura i encalmada, queia una pluja lleugera, però la veritat, hi havia suficient horitzó per governar qualsevol vaixell que es presentés per la proa o els costats. De sobte, i encara essent a coberta, per l'olfacte vaig detectar una forta i suau sentor a terra mullada o, més ben dit, flaire de selva; molt característica d'aquella zona tropical, on la vegetació és molt densa i emana una olor inconfusible, especialment si la terra és mullada per la pluja recent.

Aquesta nova situació em posà en alerta: la meua impressió era que estàvem prop de la costa. Torno a la cambra de derrota i comprovo una altra vegada el rumb i la situació estimada. No detecto cap error ni anormalitat. M'asseguro de la distància a la costa, que és la prevista per al punt situat a la derrota —unes 20 milles si no ho recordo malament—. Torno a sortir a fora i respiro la mateixa olor. Ara, encara amb més força.

Aquesta nova situació em va alarmar seriosament. Penseu si no estarem *caiguts* a terra. El rumb en les guàrdies anteriors, haurà estat el correcte? El més dramàtic del cas era veure l'aparell radar tancat. I la clau, en poder del capità, que dormia tranquil·lament. Ara bé, com crido jo el capità? Amb quina raó, si tinc l'horitzó suficient per maniobrar?

A més, vull afegir que la zona —límit de Sierra Leone i Libèria— es caracteritza per tenir una costa totalment selvàtica; sense poblats ni llums de cap mena, la costa llisca



Majestuós aspecte que oferia la motonau Villa de Bilbao. El dia de les proves oficials de velocitat, efectuades l'any 1961, va aconseguir prop dels 18 nusos.

suaument. Tan sols a unes 25 o 30 milles aproximadament al NE de Monròvia, sobresurt un petit promontori anomenat Cap del Monte, on la terra es desplaça unes milles mar endins. I aquesta era la meva preocupació.

Per compartir la meva sospita, crido el mariner guardià de nit i el timoner per veure si ells també notaven aquella característica olor a selva mullada. Efectivament, ells també la van notar, i així hi confirmaren. Això féu créixer la meva sospita, de manera que em vaig decidir a cridar el capità perquè pugés al pont i connectés el radar i així poder aclarir el terrible dubte. Però, com cridar el capità, amb el seu mal geni, i a més, quan un cop desvetllat comprovés que hi havia suficient horitzó per maniobrar? De ben segur, em tiraria els plats pel cap i es posaria fet una fera. Així i tot em vaig decidir, i cridant insistentment pel tub acústic vaig aconseguir de desvetllar-lo, dient que estava tancat amb molt poca visibilitat. Tot seguit el tenia al pont.

Però quan va comprovar que hi havia horitzó suficient per governar amb una relativa tranquil·litat, s'enfurismà de mala manera, i cridant d'una banda a l'altra, començà a renegar. Fins que no li vaig explicar la meva sospita no es calmà. Aleshores es tragué de la butxaca la clau del radar.

D'altra banda, aquest tipus de radar necessitava uns quatre

o cinc minuts per escalfar-se i aconseguir la seva màxima fiabilitat. Aquella estoneta se'm féu eterna. Ara bé, per la pantalla del radar aparegueren les primeres escombrades que indicaven, ben definidament, terra a babord, proa, a uns 15° per estribord, a una distància d'un 10 milles de la proa; és a dir, gairebé estàvem ancorats a Cap del Monte.

En el cas d'haver continuat el mateix rumb uns quants minuts haguéssim anat a encallar violentament a les platges desèrtiques i fosques de Libèria. Immediatament el capità corregí el rumb uns 45° a estribord per alliberar-se de la rateira. Un cop fora de perill, aquell home i jo ens miràrem i ens abraçàrem fraternalment. Fou la millor medecina. I el moment, inoblidable.

A partir d'aquest fet, les normes, tan estrictes, se suavitzaren. Encara que no gaire. Així i tot, a hores d'ara aquell màgic aparell que és el radar ha esdevingut una eina més per a l'ajut dels oficials de guàrdia per mantenir la seguretat en la navegació. Els temps dels radars *inservibles* a bord, ja són història.

JOSEP BRUGUERA I BATLLORI

Capità de la Marina Mercant

TEXTOS RECUPERATS

Gent nostra: L'«Ictíneo» i En Monjo

Seguint amb la divulgació de textos d'altres èpoques més o menys allunyades de nosaltres i que fan referència a temes nostrats, avui reproduïm aquest article signat per Joan Carrau i Sust, que fou publicat a les pàgines dedicades a Vilassar de Mar del diari La Veu de Catalunya en la seva edició del diumenge dia 24 de juliol de 1921.—Bas.

Valgui la meua humil col·laboració per desvetllar el record d'un home meritíssim: En Joan Monjo i Pons, autor de l'obra *Arquitectura naval* (única d'aquesta classe publicada a Espanya), fundador de l'Escola Nàutica de Vilassar i enginyer de la Societat «La Navegación Submarina», d'En Monturiol.

En parlar de la part importantíssima que prengué En Monjo en la construcció de l'*Ictíneo*, ho faig actualment tal com un profà admira o critica una obra d'art, sense necessitat d'entendre res de tot allò que toca a l'execució. Però crec que el meu tema encaixa perfectament amb un dels aspectes més interessants d'aquesta vila levantina, que és la vida de la mar.

Als afores d'ella, predominant, s'aixeca un bell i gran edifici, la silueta del qual recorda les línies majestuoses de la Borsa de Barcelona. És l'antic Col·legi Nàutic, fundat per l'avi Monjo, la propietat del qual passà un dia a don Pau Sust i després a En Pere Pla. Examinant un dia, jo mateix, el mobi-



JOAN MONJO I PONS

Maó, Menorca, 1816 - Vilassar de Mar, Maresme, 1884

Enginyer naval.

Fundador del Col·legi Nàutic Mercantil de Vilassar de Mar l'any 1876.